

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1866 AL COMISIEI****din 28 noiembrie 2018****de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții operaționale pe teritoriul Uniunii****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, în special articolul 4 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (2) În temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 <sup>(3)</sup>, anumite state membre și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („AESA”) au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în scopul actualizării listei respective. Au fost furnizate informații relevante și de către țări terțe și organizații internaționale. Pe baza acestor informații, lista ar trebui actualizată.
- (3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea lor reglementară, cu privire la principalele fapte și considerente care ar urma să stea la baza unei decizii de impunere, în ceea ce îi privește, a unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii sau a unei decizii de modificare a condițiilor unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus în listele din anexele A și B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea să consulte documentele furnizate de statele membre, să prezinte comentarii scrise și să susțină o prezentare orală în fața Comisiei și a comitetului înființat prin Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 („Comitetul pentru siguranța aeriană”).
- (5) Comisia a informat Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la consultările comune aflate în curs, în contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului (CE) nr. 473/2006 al Comisiei <sup>(4)</sup>, cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Angola, Belarus, Benin, Gambia, Indonezia, Mauritania, Mexic, Moldova, Nepal, Rusia, Thailanda, Venezuela și Zambia. De asemenea, Comisia a informat Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la situația siguranței aviației din Afganistan, Gabon, Kazahstan, Libia și Mozambic.
- (6) De asemenea, AESA a informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la rezultatele analizei inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine (*Safety Assessment of Foreign Aircraft – „SAFA”*) în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 344, 27.12.2005, p. 15.

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 14).

<sup>(3)</sup> Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 (JO L 344, 27.12.2005, p. 15).

<sup>(4)</sup> Regulamentul (CE) nr. 473/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a normelor de aplicare pentru lista comunitară a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 8).

<sup>(5)</sup> Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

- (7) În plus, AESA a informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în țările terțe vizate de o interdicție de exploatare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 474/2006 al Comisiei. AESA a furnizat informații în legătură cu planurile și cu solicitările de continuare a asistenței și a cooperării tehnice în scopul dezvoltării capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile din țările terțe, pentru a le ajuta să soluționeze neconformitățile cu standardele internaționale de siguranță a aviației civile aplicabile. Statele membre au fost invitate să răspundă acestor solicitări pe bază bilaterală, în coordonare cu Comisia și cu AESA. În această privință, Comisia a reiterat utilitatea informării comunității aeronautice internaționale, în special prin intermediul bazei de date a Rețelei de asistență colaborativă în materie de siguranță a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), cu privire la asistența tehnică acordată țărilor terțe de Uniune și de statele membre pentru îmbunătățirea siguranței aviației la nivel mondial.
- (8) Eurocontrol a furnizat Comisiei și Comitetului pentru siguranța aeriană informații actualizate cu privire la statutul funcției de alertă aferentă programului SAFA și operatorilor din țările terțe („TCO”), precum și statistici actuale legate de mesajele de alertă referitoare la transportatorii aerieni care fac obiectul unei interdicții.

#### **Transportatorii aerieni din Uniune**

- (9) Ca urmare a analizării de către AESA a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă efectuate în ceea ce privește aeronavele transportatorilor aerieni din Uniune și în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, precum și a inspecțiilor și auditurilor specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, mai multe state membre au luat anumite măsuri de executare și au informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană cu privire la măsurile respective. Bulgaria și Malta au informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană în legătură cu acțiunile pe care le-au întreprins cu privire la transportatorii aerieni certificați în Bulgaria și, respectiv, în Malta.
- (10) Statele membre au reiterat că sunt gata să acționeze în mod corespunzător în cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care ar indica existența unor riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță relevante.

#### **Transportatorii aerieni din Angola**

- (11) Prin scrisoarea din 30 aprilie 2018, Comisia a solicitat autorității competente din Angola, *Instituto Nacional da Aviação Civil* („INAVIC”), o listă a documentelor și a acțiunilor care urmează a fi finalizate.
- (12) INAVIC a furnizat toate documentele necesare în timp util. AESA a analizat documentația furnizată de INAVIC și a concluzionat că era clar prezentată și bine structurată. În plus, copiile certificatelor de operator aerian („AOC”) și ale specificațiilor operaționale furnizate de INAVIC au fost conforme cu formatul OACI. INAVIC a oferit o bună imagine de ansamblu asupra acțiunilor întreprinse ca urmare a constatărilor făcute în cursul supravegherii siguranței transportatorilor aerieni din Angola în domeniul operațiunilor de zbor („OPS”) și în cel al navigabilității („AIR”).
- (13) Procedurile și reglementările INAVIC au fost actualizate față de 2015, în special în domeniul AIR, în domeniul OPS și în domeniul medicinei aeronautice. În plus, în conformitate cu standardele internaționale de siguranță relevante, INAVIC a informat în mod activ OACI în privința actualizărilor planului său de acțiuni corective.
- (14) Pentru o înțelegere mai detaliată și bazată pe dovezi a activităților de supraveghere din Angola, Comisia a solicitat INAVIC să furnizeze rapoartele inspecțiilor sau auditurilor de revalidare a AOC, inclusiv descrierea detaliată a constatărilor și a acțiunilor subsecvente aplicate în cazul transportatorilor aerieni *Sonair*, *Air Jet* și *Heli Malongo*.
- (15) Rapoartele respective au fost trimise către AESA, care a concluzionat că datele incluse în ele erau relevante și, în fond, de bună calitate. Rapoartele respective au demonstrat, de asemenea, că transportatorii aerieni în cauză au aplicat acțiuni corective adecvate, pe baza constatărilor INAVIC.
- (16) INAVIC a informat Comisia că a certificat doi noi transportatori aerieni, mai exact, *Bestflya Aircraft Management* și *SJL*. De asemenea, INAVIC a informat Comisia cu privire la faptul că șapte transportatori, și anume *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* și *Mavewa*, nu mai dețin un AOC valabil.

- (17) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, Comisia concluzionează că INAVIC a realizat progrese în ceea ce privește implementarea standardelor internaționale de siguranță. Totuși, înainte de a se putea lua orice decizie referitoare la ridicarea interdicției impuse transportatorilor aerieni din Angola, progresele respective trebuie verificate în timpul unei vizite de evaluare efectuată de Uniune la fața locului, la INAVIC și la sediile transportatorilor aerieni angolezi selectați.
- (18) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată și ar trebui să includă noii transportatori aerieni *Bestfly Aircraft Management* și *SJL*. Transportatorii *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* și *Mavewa* ar trebui să fie eliminați din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006, deoarece nu mai dețin un AOC valabil.

### Transportatorii aerieni din Belarus

- (19) La 17 septembrie 2018, în urma deficiențelor în materie de siguranță identificate de AESA în cadrul procesului de autorizare a TCO, Comisia a lansat consultări cu Departamentul pentru aviație din Belarus (*Aviation Department of Belarus – „AD-BLR”*) în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (20) La 8 noiembrie 2018, Comisia, AESA și reprezentanții AD-BLR au participat la o reuniune tehnică. În timpul reuniunii, Comisia a subliniat importanța faptului de a primi regulat informații corecte referitoare la activitățile de supraveghere a siguranței ale AD-BLR. AD-BLR a prezentat măsurile corective întreprinse pentru remedierea deficiențelor în materie de siguranță identificate de AESA în cadrul procesului de autorizare a TCO și al activităților de monitorizare. Deși informațiile respective au fost solicitate deja la momentul lansării consultărilor, AD-BLR nu a furnizat informații suficiente privind planificarea și rezultatele activităților de supraveghere. Având în vedere dificultățile întâmpinate de anumiți solicitanți certificați în Belarus pe parcursul procesului de autorizare a TCO, mai ales din cauza deficiențelor în materie de siguranță, Comisia a reiterat că este important ca AD-BLR să respecte standardele internaționale de siguranță relevante atunci când își îndeplinește responsabilitățile în materie de siguranță.
- (21) Având în vedere deficiențele existente în materie de siguranță, Comisia a invitat AD-BLR la o audiere în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, care a avut loc la 13 noiembrie 2018. Pe parcursul audierii respective, AD-BLR a furnizat Comisiei și Comitetului pentru siguranța aeriană informații generale referitoare la sectorul aviației din Belarus, la personalul disponibil pentru activitățile de supraveghere și la modul în care se desfășoară investigarea accidentelor în Belarus. De asemenea, AD-BLR a oferit informații privind stadiul supravegherii de siguranță din Belarus, referindu-se la elementele critice relevante semnalate de OACI. AD-BLR și-a reiterat dorința de a avea o cooperare strânsă cu UE și a furnizat informații privind începutul implementării unor regulamente ale UE, în special a celor referitoare la domeniul navigabilității și al operațiunilor. Încrăzător că activitățile sale se desfășoară în deplină conformitate cu standardele internaționale de siguranță, AD-BLR a invitat UE să efectueze o vizită de evaluare pentru a dobândi o înțelegere mai bună a sistemului de supraveghere a siguranței din Belarus.
- (22) Comisia consideră că lipsa informațiilor documentate și dificultatea cu care s-a desfășurat schimbul de informații de la lansarea consultărilor oficiale și până în prezent îngreunează evaluarea modului în care AD-BLR se achită de propriile obligații. Așadar, Comisia consideră că este necesar ca Uniunea să efectueze o vizită de evaluare la fața locului înaintea următoarei reuniuni a Comitetului pentru siguranța aeriană.
- (23) Mai mult, Comisia consideră că rezultatele inspecțiilor la platformă SAFA în ceea ce privește *BELAVIA*, singurul transportator aerian de pasageri cu servicii regulate certificat în Belarus, nu conțin, în acest stadiu, motive specifice de îngrijorare în privința siguranței acestui transportator aerian. În ceea ce privește transportatorii aerieni care desfășoară operațiuni de transport de marfă, AESA a luat deja măsuri de executare împotriva *JSC Aircompany Grodno* și *Transaviaexport Airlines*.
- (24) Deși este clar că vor trebui soluționate, diversele deficiențe identificate nu sunt încă de natură să justifice includerea transportatorilor aerieni din Belarus în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (25) Prin urmare, pe baza informațiilor disponibile în prezent, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Belarus, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (26) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către Belarus a standardelor internaționale de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care vizează transportatorii aerieni certificați în Belarus, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

- (27) Dacă există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

#### **Transportatorii aerieni din Benin**

- (28) În mai 2017, Comisia a eliminat din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 <sup>(1)</sup> toți transportatorii aerieni aflați sub autoritatea Beninului.
- (29) Prin scrisoarea din 14 septembrie 2018, Comisia a solicitat Agenției Naționale a Aviației Civile din Benin (*Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin* – „ANAC Bénin”) o listă a documentelor referitoare la structura autorității, la sistemul de supraveghere și la activitățile sale, inclusiv lista titularilor de AOC și a aeronavelor înregistrate, precum și a măsurilor de executare întreprinse.
- (30) La 15 octombrie 2018, ANAC Bénin a furnizat informațiile solicitate, inclusiv detalii referitoare la organizarea internă a ANAC Bénin, la calificările personalului, la politica de formare profesională, la procesul de supraveghere, la sistemul de raportare a evenimentelor și la procesul de eliberare și validare a licențelor.
- (31) În documentele prezentate se raporta, de asemenea, că existau doi transportatori aerieni certificați de ANAC Bénin, și anume *Air Taxi Bénin* și *ASAB*.
- (32) Comisia încurajează ANAC Bénin să prezinte rapoarte regulate referitoare la îmbunătățirile continue aduse implementării standardelor internaționale de siguranță și la orice informație nouă legată de acest subiect, în special referitoare la certificarea unor noi transportatori aerieni.
- (33) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Benin, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

#### **Transportatorii aerieni din Gambia**

- (34) Transportatorii aerieni din Gambia nu au fost incluși niciodată în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. Prin scrisoarea din 24 august 2018, Comisia a solicitat Autorității Aeronautice Civile din Gambia (*Civil Aviation Authority of Gambia* – „CAAG”) să furnizeze documente referitoare la structura autorității, la sistemul de supraveghere și activitățile de supraveghere ale acesteia, inclusiv lista titularilor de AOC și a aeronavelor înregistrate, precum și la măsurile de executare întreprinse. La 28 septembrie 2018, CAAG a prezentat informațiile solicitate.
- (35) CAAG a informat Comisia că, la momentul respectiv, nu exista niciun titular de AOC în țară și că registrul aeronavelor cuprindea 18 aeronave. Mai multe dintre respectivele aeronave sunt depozitate, iar altele nu mai sunt operaționale.
- (36) În ceea ce privește transportatorul aerian *Sonnig International Private Jets Gambia* – *SIPJ(G)*, CAAG a confirmat că, din august 2017, acesta nu mai are niciun AOC valabil în Gambia.
- (37) În aceeași scrisoare, CAAG a precizat, de asemenea, că OACI a efectuat la fața locului un audit al supravegherii siguranței OACI în perioada 16-26 iulie 2018, în cadrul programului USOAP – CMA al OACI. CAAG s-a angajat să furnizeze Comisiei raportul de audit de îndată ce devine disponibil. Rezultatele auditurilor precedente, din 2005, au indicat un nivel total de implementare efectivă de 78,46 %.
- (38) Pe baza acestor informații, Comisia consideră că, în prezent, nu există indicii potrivit cărora CAAG nu ar fi în măsură să își îndeplinească obligațiile internaționale cu privire la supravegherea siguranței.
- (39) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Gambia, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

<sup>(1)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/830 al Comisiei din 15 mai 2017 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții de operare pe teritoriul Uniunii (JO L 124, 17.5.2017, p. 3), considerentele 12-19 referitoare la Benin.

**Transportatorii aerieni din Indonezia**

- (40) Toți transportatorii aerieni din Indonezia au fost eliminați din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 în iunie 2018 <sup>(1)</sup>. Pentru a se monitoriza în continuare supravegherea siguranței în Indonezia, Comisia și Direcția Generală pentru Aviație Civilă din Indonezia (*Directorate General of Civil Aviation of Indonesia* – „DGCA Indonezia”) au continuat consultările în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006. Comisia monitorizează progresele realizate de DGCA Indonezia în ceea ce privește punerea în conformitate a sistemului de supraveghere a siguranței aviației din Indonezia cu standardele internaționale de siguranță. În acest context, prin scrisoarea din 26 septembrie 2018, DGCA Indonezia a furnizat Comisiei informații suplimentare și informații actualizate cu privire la activitățile de supraveghere a siguranței aviației din Indonezia din perioada mai 2018 august 2018 și cu privire la planul de acțiuni corective convenit.
- (41) Informațiile respective au inclus o listă a transportatorilor aerieni certificați în Indonezia, a aeronavelor înregistrate și a activităților de supraveghere a siguranței, o listă a măsurilor de executare luate de DGCA Indonezia, un statut actualizat al planurilor de acțiuni corective ca urmare a vizitei de evaluare efectuate de Uniune la fața locului în martie 2018, precum și actualizările referitoare la punerea în aplicare a planului de acțiune pentru navigația bazată pe performanță („PBN”) și la asistența tehnică acordată DGCA Indonezia.
- (42) În ceea ce privește lista transportatorilor aerieni, a aeronavelor și a activităților de supraveghere, în perioada respectivă DGCA Indonezia a eliberat un nou AOC Partea-121 și două noi AOC Partea-135.
- (43) În ceea ce privește măsurile de executare întreprinse, DGCA Indonezia a suspendat două AOC (unul Partea-121 și unul Partea-135), a revocat un certificat de validare și a aplicat o sancțiune administrativă în ceea ce privește un titular de AOC Partea-135. În plus, DGCA Indonezia a făcut primii pași spre consolidarea supravegherii în ceea ce privește partea medicală a activității de eliberare de licențe, ca răspuns la problemele identificate în timpul vizitei de evaluare a UE din martie 2018, deoarece a suspendat doi titulari de licențe de examinatori medicali acreditați.
- (44) De asemenea, s-a ținut seama de recomandarea privind punerea în aplicare a PBN. Până la sfârșitul anului 2018, Indonezia se așteaptă să pună în aplicare în mod prioritar proceduri PBN în 23 din cele 25 de aeroporturi internaționale. Punerea în aplicare a PBN în cazul aeroporturilor interne și al celor îndepărtate înregistrează progrese, deși nu în același ritm.
- (45) De asemenea, DGCA Indonezia a informat Comisia cu privire la stadiul acțiunilor corective în urma misiunii coordonate de validare a OACI care a avut loc în 2017. La 25 iulie 2018, OACI a revizuit planul de acțiuni corective în domeniul navigabilității. OACI a acceptat, în totalitate sau parțial, toate acțiunile corective.
- (46) În urma accidentului mortal al zborului *Lion Air JT610* din 29 octombrie 2018, DGCA Indonezia a contactat Comisia în primele 24 de ore și continuă să furnizeze informații, inclusiv în legătură cu acțiunile preventive întreprinse după accident în ceea ce privește operatorii care dețin, în cadrul propriilor flote, aeronave de același tip (o aeronavă operată de *Garuda* și 10 operate de *Lion Air*).
- (47) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Indonezia, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (48) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către Indonezia a standardelor internaționale de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care vizează transportatorii aerieni certificați în Indonezia, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (49) Dacă există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

**Transportatorii aerieni din Mauritania**

- (50) În decembrie 2012, Comisia a decis să elimine din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 <sup>(2)</sup> toți transportatorii aerieni aflați sub autoritatea Mauritaniei.

<sup>(1)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/871 al Comisiei din 14 iunie 2018 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții de operare pe teritoriul Uniunii (JO L 152, 15.6.2018, p. 5), considerentele 40-64 referitoare la Indonezia.

<sup>(2)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1146/2012 al Comisiei din 3 decembrie 2012 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității (JO L 333, 5.12.2012, p. 7), considerentele 71-81 referitoare la Mauritania.

- (51) Prin scrisoarea din 30 august 2018, Comisia a solicitat autorității competente din Mauritania, *Agence Nationale de l'Aviation Civile* („ANAC Mauritania”), să furnizeze o listă a documentelor referitoare la structura autorității, la sistemul de supraveghere și la activități, inclusiv lista titularilor de AOC și a aeronavelor înregistrate, precum și a măsurilor de executare întreprinse.
- (52) La 10 octombrie 2018, ANAC Mauritania a furnizat informațiile solicitate (inclusiv informații privind structura organizatorică și personalul) cu privire la titularii de AOC-uri, împreună cu specificațiile operaționale, și la aeronavele înregistrate în Mauritania, precum și rezultatele activităților de supraveghere a siguranței, măsurile de executare și lista incidentelor și a accidentelor din 2016 și până la data respectivă.
- (53) ANAC Mauritania a informat Comisia că la momentul respectiv existau doi transportatori aerieni certificați în Mauritania, și anume *Mauritania Airlines*, cu sediul în Nouakchott, funcționând ca transportator aerian național, și *Class Aviation*, un transportator care furnizează servicii de taxi aerian.
- (54) Comisia încurajează ANAC Mauritania să prezinte rapoarte regulate cu privire la îmbunătățirea continuă a punerii în aplicare a standardelor internaționale de siguranță.
- (55) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Mauritania, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

#### Transportatorii aerieni din Mexic

- (56) Transportatorii aerieni din Mexic nu au fost incluși niciodată în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. În urma unui accident mortal al transportatorului aerian mexican *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* care a avut loc în Cuba la 18 mai 2018, Comisia a contactat Direcția Generală a Aeronauticii Civile (*Dirección General de Aeronáutica Civil – „DGAC Mexico”*), solicitând informații detaliate. Potrivit DGAC Mexico, AOC-ul *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* a fost suspendat, după care suspendarea a fost ridicată la 29 august 2018, în urma inspecțiilor efectuate de DGAC Mexico. Accidentul în sine și perioada scurtă dintre suspendarea AOC-ului și ridicarea suspendării respective au generat îngrijorare cu privire la modul în care DGAC Mexico a efectuat supravegherea siguranței. Pe lângă accidentul respectiv, au existat diverse semne care indicau că nivelul de siguranță a aviației din Mexic ar fi putut să scadă, deoarece numărul accidentelor și al incidentelor grave din cursul anului 2018 a crescut.
- (57) La 16 octombrie 2018, Comisia, AESA și DGAC Mexico au participat la o reuniune tehnică. În cursul reuniunii respective, DGAC Mexico a furnizat informații relevante privind structura sa, activitățile sale de eliberare de licențe, de certificare și de supraveghere, personalul responsabil cu supravegherea siguranței, procedurile de supraveghere și cadrul juridic. DGAC Mexico a explicat, de asemenea, motivele ridicării rapide a suspendării AOC-ului în cazul *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*.
- (58) Comisia a observat o creștere rapidă a sectorului aviației în Mexic în 2017, în special în ceea ce privește numărul de aeronave înregistrate, numărul de transportatori aerieni și numărul de rute și și-a exprimat anumite îngrijorări cu privire la capacitatea DGAC Mexico de a efectua o supraveghere a siguranței adecvată. DGAC Mexico a răspuns că, în opinia sa, deține capacitatea necesară și a subliniat faptul că un transportator mare (*Mexicana de Aviación*) și-a declarat falimentul, iar noii transportatori aerieni (de exemplu, *Volaris, Aerojet*) au utilizat aceleași modele de aeronave. În consecință, potrivit DGAC Mexico, creșterea numărului de aeronave înregistrate nu are un impact semnificativ asupra capacităților de supraveghere ale DGAC Mexico.
- (59) În ceea ce privește *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)*, DGAC Mexico a explicat că *Global Air* făcuse recurs împotriva deciziei de suspendare a AOC-ului său și împotriva regimului special de inspecții al DGAC Mexico. La sfârșitul procesului în justiție, *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* a solicitat anularea înregistrării aeronavelor sale și a AOC-ului său. Ca urmare a cererii respective, aeronavele *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* nu sunt deloc autorizate să opereze în Mexic.
- (60) Ca urmare a reuniunii respective și la cererea Comisiei, DGAC Mexico a furnizat, de asemenea, informații cu privire la accidente și la incidente grave care au avut loc în ultimii cinci ani, precum și cu privire la numărul de suspendări, revocări și alte măsuri de executare întreprinse în 2017 și 2018. DGAC Mexico a transmis, de asemenea, Comisiei constatările și planurile de acțiuni corective rezultate în urma inspecțiilor suplimentare efectuate în cazul *Global Air (Aerolíneas Damojh, S.A. de C.V.)* după accidentul din Cuba, precum și constatările și planurile de acțiuni corective referitoare la alți trei transportatori aerieni mexicani.

- (61) Pe baza consultărilor și a informațiilor furnizate, Comisia consideră că, în prezent, DGAC Mexico efectuează supravegherea siguranței într-un mod suficient de continuu (de exemplu, reînnoirea certificatelor o dată la doi ani). Cadrul juridic din sectorul aviației din Mexic pare să fie cuprinzător și în conformitate cu standardele internaționale de siguranță relevante. Rezultatele inspecțiilor la platformă SAFA efectuate în ceea ce privește transportatorii aerieni din Mexic nu conțin, în acest stadiu, motive specifice de îngrijorare în privința siguranței.
- (62) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, inclusiv a informațiilor furnizate în timpul reuniunii de consultare tehnică din 16 octombrie 2018 și ulterior, Comisia consideră că, în acest stadiu, DGAC Mexic are capacitatea și disponibilitatea necesare pentru a remedia deficiențele în materie de siguranță.
- (63) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în scopul includerii unor transportatori aerieni din Mexic.
- (64) Dacă există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

### Transportatorii aerieni din Moldova

- (65) Prin scrisoarea din 27 septembrie 2018, Comisia a informat Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova (*Civil Aviation Authority of Moldova – „CAAM”*) cu privire la anumite preocupări în materie de siguranță legate de transportatorii aerieni certificați de CAAM. În același timp, Comisia a notificat CAAM cu privire la lansarea unor consultări în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.
- (66) La 12 octombrie 2018, CAAM a informat Comisia privind activitățile de supraveghere desfășurate în privința transportatorilor aerieni certificați în Moldova în ultimii trei ani, precum și privind supravegherea desfășurată în privința transportatorului aerian *Air Moldova*.
- (67) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, inclusiv pe baza evaluării AESA pentru acordarea autorizației de TCO, pe baza inspecțiilor la platformă efectuate de statele membre în cadrul programului SAFA și pe baza informațiilor furnizate de CAAM, Comisia consideră că CAAM ar trebui să-și dezvolte în continuare capacitatea de inspecție în ceea ce privește transportatorii aerieni în cazul cărora are responsabilități în materie de certificare și supraveghere.
- (68) La 29 octombrie 2018, Comisia, AESA, CAAM și reprezentanții ai *Air Moldova* au participat la o reuniune tehnică. În cursul reuniunii respective, CAAM a furnizat informații cu privire la activitățile sale de supraveghere, inclusiv cu privire la planurile sale legate de recrutarea și pregătirea personalului tehnic, precum și cu privire la abordarea sa strategică referitoare la consolidarea capacității sale în materie de supraveghere. *Air Moldova* a furnizat informații cu privire la modul în care abordează preocupările legate de presupusa lipsă a unei culturi adecvate în materie de siguranță în cadrul societății care au fost exprimate având în vedere anumite constatări SAFA.
- (69) Date fiind deficiențele identificate în materie de siguranță, Comisia a invitat CAAM și transportatorii aerieni *Air Moldova* și *Aerotranscargo* la o audiere de către Comitetul pentru siguranța aeriană, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. Audierea respectivă a avut loc la 13 noiembrie 2018. CAAM a prezentat propria structură organizațională, inclusiv detalii privind forța sa de muncă, și a furnizat informații cu privire la cadrul juridic din sectorul aviației civile din Moldova și la evoluțiile sale viitoare, inclusiv privind punerea în aplicare a „Acordului privind spațiul aerian comun dintre Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova”<sup>(1)</sup>. Potrivit informațiilor furnizate de CAAM, în 2018 au fost transpuse în legislația națională din Moldova paisprezece acte legislative ale UE, încă șaptesprezece fiind planificate pentru transpunere în cursul anului 2019.
- (70) În cursul audierii, CAAM s-a angajat să informeze permanent Comisia cu privire la activitățile sale de supraveghere și la acțiunile întreprinse pentru a îmbunătăți siguranța aviației civile în Moldova. CAAM a confirmat că ar primi în mod favorabil și ar sprijini o vizită de evaluare la fața locului efectuată de Uniune în Moldova.
- (71) În cursul audierii, *Air Moldova* a prezentat structura și funcționarea sistemului său de management al calității și a sistemului său de management al siguranței. De asemenea, *Air Moldova* a informat Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană în legătură cu procesele pe care le-a instituit pentru a asigura siguranța operațiunilor sale, inclusiv pentru identificarea pericolelor, monitorizarea datelor de zbor și evaluarea și atenuarea riscurilor. *Air Moldova* a furnizat explicații cu privire la investigația sa referitoare la incidentul grav în care a fost implicată una dintre aeronavele sale în cursul aterizării pe aeroportul Fiumicino din Roma în 2017, precum și cu privire la măsurile de siguranță întreprinse imediat după incidentul respectiv.

(1) JO L 292, 20.10.2012, p. 3.

- (72) Pe parcursul audierii, *Aerotranscargo* a furnizat informații referitoare la sistemul său de management al siguranței, la procesul de analiză a datelor de zbor, precum și la indicatorii de performanță în materie de siguranță. În special, *Aerotranscargo* a comunicat detalii specifice referitoare la performanța sa în materie de siguranță și la asigurarea siguranței.
- (73) Cu sprijinul AESA și al statelor membre, Comisia intenționează să efectueze o vizită a Uniunii de evaluare la fața locului în Moldova, pentru a verifica dacă certificarea și supravegherea transportatorilor aerieni de către CAAM se efectuează în conformitate cu standardele internaționale de siguranță relevante. Această vizită de evaluare la fața locului se va concentra asupra CAAM și asupra anumitor transportatori aerieni din Moldova.
- (74) Deși este clar că vor trebui soluționate, diversele deficiențe identificate nu sunt încă de natură să justifice includerea transportatorilor aerieni din Moldova în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (75) Prin urmare, pe baza informațiilor disponibile în prezent, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în scopul includerii unor transportatori aerieni din Moldova.
- (76) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către Moldova a standardelor internaționale de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care vizează transportatorii aerieni certificați în Moldova, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (77) Dacă există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

#### **Transportatorii aerieni din Nepal**

- (78) Prin scrisoarea din 26 august 2018, Autoritatea Aeronautică Civilă din Nepal (*Civil Aviation Authority of Nepal – „CAAN”*) a informat Comisia cu privire la progresele înregistrate de CAAN în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță. Potrivit informațiilor furnizate, CAAN a înregistrat unele progrese limitate în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor internaționale de siguranță. Totuși, informațiile furnizate sunt insuficiente pentru a se ajunge la o concluzie referitoare la situația reală din Nepal în ceea ce privește siguranța.
- (79) Dovezile disponibile arată că, de la începutul anului 2018, în Nepal au avut loc cel puțin patru accidente de aviație civilă. Cel mai recent accident a avut loc la 1 septembrie 2018, la Aeroportul Internațional Tribhuvan, din Kathmandu, Nepal, în acest accident fiind implicată o aeronavă operată de *Yeti Airlines*. Comisia invită CAAN să depună eforturi pentru punerea în aplicare a recomandărilor din rapoartele oficiale de investigare a accidentelor, să realizeze analize ale cauzelor fundamentale și să depună eforturi în vederea soluționării acestora.
- (80) În ceea ce privește solicitarea CAAN de a primi o misiune de evaluare la fața locului din partea Uniunii, Comisia și Comitetul pentru siguranța aeriană consideră că efectuarea unei astfel de misiuni este prematură, deoarece rata accidentelor din Nepal continuă să fie inacceptabil de ridicată. În consecință, ar trebui mai întâi ca Nepalul să depună eforturi pentru reducerea numărului de accidente și să furnizeze dovezi satisfăcătoare în acest sens pe parcursul unei perioade minime de doi ani.
- (81) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Nepal, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

#### **Transportatorii aerieni din Rusia**

- (82) Comisia, AESA și autoritățile competente ale statelor membre au continuat să monitorizeze îndeaproape, în ultima perioadă, performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Rusia care efectuează zboruri pe teritoriul Uniunii, inclusiv prin acordarea de prioritate inspecțiilor la platformă în cazul anumitor transportatori aerieni din Rusia în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (83) La 5 octombrie 2018, reprezentanți ai Comisiei, ai AESA și ai unui stat membru s-au întâlnit cu reprezentanți ai Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse (*Russian Federal Air Transport Agency – „FATA”*) pentru a examina performanța în materie de siguranță a transportatorilor aerieni certificați în Rusia pe baza rapoartelor de inspecție la platformă (desfășurate în perioada 19 septembrie 2017-18 septembrie 2018) și pentru a depista cazurile în care ar trebui consolidate activitățile de supraveghere ale FATA.



- (84) Pe parcursul reuniunii, Comisia a examinat mai în detaliu rezultatele inspecțiilor la platformă SAFA în cazul a patru transportatori aerieni certificați în Rusia. Chiar dacă nu au fost constatate probleme legate de siguranță, FATA a informat Comisia că, din cauza numărului limitat de inspecții efectuate asupra unor transportatori aerieni, doi dintre acești transportatori aerieni urmau a face obiectul unor inspecții suplimentare în cursul următorului trimestru.
- (85) Pe baza informațiilor disponibile în prezent, inclusiv a informațiilor furnizate de FATA în cadrul reuniunii din 5 octombrie 2018, Comisia consideră că, în acest stadiu, FATA are capacitatea și disponibilitatea necesare pentru a remedia deficiențele în materie de siguranță. Din aceste motive, Comisia a concluzionat că nu este necesară o audiere de către Comitetul pentru siguranța aeriană a autorităților aeronautice ruse sau a oricăror transportatori aerieni certificați în Rusia.
- (86) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în scopul includerii unor transportatori aerieni din Rusia.
- (87) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către transportatorii aerieni din Rusia a standardelor internaționale de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (88) Dacă respectivele inspecții indică existența unui risc iminent la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să impună o interdicție de exploatare anumitor transportatori aerieni din Rusia și să-i includă în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

#### **Transportatorii aerieni din Thailanda**

- (89) Prin scrisoarea din 17 septembrie 2018, Comisia a solicitat Autorității Aeronautice Civile din Thailanda (*Civil Aviation Authority of Thailand – „CAAT”*) un raport intermediar privind activitățile de certificare și supraveghere ale CAAT.
- (90) La 24 octombrie 2018, CAAT a prezentat un raport intermediar privind starea aviației civile din Thailanda, organizarea CAAT, sistemul său de supraveghere și măsurile de executare luate.
- (91) Respectivul raport intermediar a furnizat informații detaliate cu privire la punerea în aplicare a planului de sustenabilitate al CAAT, care includea un bilanț organizațional, identificarea îmbunătățirilor necesare, revizuirea planificate ale legislației și reglementărilor, precum și sustenabilitatea economică și nevoile bugetare.
- (92) CAAT este încă implicată în procesul de recertificare a titularilor de AOC. Începând din septembrie 2018, 22 de transportatori aerieni au fost recertificați, doi transportatori aerieni se află în faza de demonstrație și inspecție, iar doi transportatori aerieni se află în faza de evaluare a documentelor. Toți transportatorii aerieni autorizați să desfășoare operațiuni internaționale au fost recertificați.
- (93) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Thailanda, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (94) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către Thailanda a standardelor internaționale de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care vizează transportatorii aerieni certificați în Thailanda, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.
- (95) Dacă există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea fi nevoită să ia măsuri suplimentare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

#### **Transportatorii aerieni din Venezuela**

- (96) La 6 martie 2017, transportatorul aerian *Avior Airlines*, certificat în Venezuela, a depus la AESA o cerere de autorizație de TCO. AESA a evaluat cererea și, la 4 octombrie 2017, a respins eliberarea autorizației de TCO, din motive de siguranță, deoarece *Avior Airlines* nu îndeplinea cerințele aplicabile din Regulamentul (UE) nr. 452/2014.

- (97) La 14 noiembrie 2017, Institutul Național de Aeronautică Civilă (*Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – „INAC”*) și *Avior Airlines* au fost audiate de Comisie și de Comitetul pentru siguranța aeriană, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005. În urma audierii respective, în noiembrie 2017, Comisia a modificat lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, iar transportatorul aerian *Avior Airlines* a fost inclus în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 <sup>(1)</sup>.
- (98) Comisia a continuat consultările cu INAC, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006. La 29 august 2018, Comisia, AESA și INAC au participat la o reuniune tehnică în cursul căreia Comisia și-a explicat îngrijorările cu privire la capacitatea INAC de a-și îndeplini obligațiile internaționale în ceea ce privește supravegherea siguranței transportatorilor săi aerieni.
- (99) În cursul respectivei reuniuni tehnice, INAC a oferit o prezentare generală a propriului proces de supraveghere a aviației, a programului național de siguranță și câteva exemple de măsuri de executare întreprinse, împreună cu informațiile referitoare la aviația din Venezuela. În urma reuniunii respective, INAC a furnizat documentație tehnică suplimentară. De asemenea, INAC a explicat că, după reuniunea Comitetului pentru siguranța aeriană din noiembrie 2017, a contactat transportatorii aerieni în cazul cărora existau constatări nesoluționate ale inspecțiilor la platformă SAFA, solicitându-le să răspundă respectivelor constatări. Potrivit informațiilor furnizate de statele membre care au efectuat inspecția, unii transportatori aerieni din Venezuela au început să răspundă constatărilor lor, dar, uneori, într-un mod inconsecvent. De exemplu, au fost propuse acțiuni corective diferite pentru aceeași constatare sau pentru constatări similare, iar o serie de măsuri corective au părut să abordeze doar parțial constatările formulate.
- (100) AESA, statele membre și Comisia au analizat documentația furnizată și evaluările TCO efectuate de AESA, precum și constatările SAFA și răspunsurile la acestea. În această privință, deși anumite elemente ale unui sistem de supraveghere au fost puse în aplicare și păreau adecvate în ceea ce privește structura, numărul membrilor personalului însărcinați cu supravegherea, procedurile documentate și planificarea inspecțiilor, analiza informațiilor disponibile a evidențiat o serie de posibile inconsecvențe. De fapt, unele rapoarte de inspecție descriu constatări grave care, în mod normal, nu ar fi trebuit să apară dacă transportatorii aerieni ar fi fost supuși unei supravegheri continue adecvate de către INAC. Măsurile luate de transportatorii aerieni ca răspuns la constatările din rapoartele de inspecție INAC par a indica o lipsă a unei analize adecvate a cauzelor fundamentale și lipsa unor planuri adecvate de acțiuni corective care ar putea împiedica repetarea aceluiași neconformități sau apariția unor neconformități similare. Această problemă nu pare să fie identificată și nici abordată prin acțiunile întreprinse ca urmare a inspecțiilor efectuate de INAC.
- (101) Având în vedere cele de mai sus, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia a invitat INAC la o audiere de către Comitetul pentru siguranța aeriană. În cursul audierii din 14 noiembrie 2018, INAC a furnizat Comisiei și Comitetului pentru siguranța aeriană o prezentare generală a cadrului juridic din sectorul aviației din Venezuela și a prezentat structura INAC și cifrele privind personalul și industria aviației, precum și informații mai detaliate privind activitățile de supraveghere din 2017 și din 2018, inspecțiile efectuate și planificate, măsurile de executare, stadiul punerii în aplicare a programului național de siguranță, abordarea bazată pe riscuri a supravegherii și alte informații tehnice relevante. INAC și-a reiterat angajamentul de a-și îndeplini obligațiile internaționale în ceea ce privește siguranța aviației, precum și disponibilitatea de a institui un cadru de cooperare cu AESA.
- (102) În cursul audierii, statele membre au adresat întrebări din dorința de a înțelege dacă într-adevăr sistemul de supraveghere este pus în aplicare în mod eficace în Venezuela. Nu toate răspunsurile oferite de INAC au fost suficient de detaliate.
- (103) Comisia ia notă de faptul că nivelul de implementare efectivă în cadrul programului USOAP al OACI în cazul Venezuelei este de 93,51 %. Un audit USOAP-CMA al OACI a avut loc în 2009, iar în 2013 a avut loc ultima misiune coordonată de validare a OACI.
- (104) De asemenea, Comisia ia notă de faptul că opt transportatori aerieni din Venezuela au depus în mod oficial la AESA cereri de autorizație de TCO. Până în prezent, niciun transportator aerian din Venezuela nu a primit o autorizație de TCO. AESA a refuzat cererea *Avior Airlines*, din motive de siguranță, iar celelalte șapte cereri au fost fie respinse de AESA din motive administrative, fie au fost retrase de transportatorii aerieni.
- (105) Comisia recunoaște faptul că Venezuela s-a angajat să coopereze cu Comisia și să furnizeze în permanență informații actualizate cu privire la stadiul obligațiilor sale de supraveghere. Comisia ia notă, de asemenea, de disponibilitatea INAC de a se întâlni cu Comisia, cu AESA și cu statele membre oricând este necesar.

<sup>(1)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2215 al Comisiei din 30 noiembrie 2017 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare sau sunt supuși unor restricții operaționale pe teritoriul Uniunii (JO L 318, 2.12.2017, p. 1), considerentele 70-81 referitoare la Venezuela.

- (106) Deși este clar că vor trebui soluționate, diversele deficiențe identificate nu sunt încă de natură să justifice includerea transportatorilor aerieni din Venezuela în anexa A sau în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.
- (107) Prin urmare, pe baza informațiilor disponibile în prezent, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii în scopul includerii unor transportatori aerieni din Venezuela.
- (108) Statele membre ar trebui să verifice în continuare respectarea efectivă de către Venezuela a standardelor internaționale de siguranță relevante, prin efectuarea cu prioritate a inspecțiilor la platformă care vizează transportatorii aerieni certificați în Venezuela, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (109) Dacă există informații relevante privind siguranța care indică riscuri iminente la adresa siguranței din cauza nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia ar putea să ia măsuri suplimentare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.

### **Transportatorii aerieni din Zambia**

- (110) În iunie 2016, Comisia a decis să elimine din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 <sup>(1)</sup> toți transportatorii aerieni aflați sub autoritatea Zambiei.
- (111) Prin scrisoarea din 3 mai 2018, Comisia a solicitat Autorității Aeronautice Civile din Zambia (*Zambia Civil Aviation Authority* – „ZCAA”) să furnizeze documente referitoare la structura autorității, la sistemul de supraveghere și activitățile acesteia, inclusiv lista titularilor de AOC și a aeronavelor înregistrate, precum și la măsurile de executare.
- (112) La 1 iunie 2018, ZCAA a furnizat informațiile solicitate (inclusiv informații privind structura organizatorică și personalul) cu privire la titularii de AOC-uri, împreună cu specificațiile operaționale, și la aeronavele înregistrate în Zambia, precum și rezultatele activităților de supraveghere a siguranței, măsurile de executare și lista incidentelor și a accidentelor din 2016 și până la data respectivă. În plus, ZCAA a furnizat informații cu privire la progresele înregistrate în urma recomandărilor formulate în raportul final al misiunii coordonate de validare a OACI din martie 2016.
- (113) Comisia încurajează ZCAA să prezinte rapoarte regulate cu privire la îmbunătățirea continuă a punerii în aplicare a standardelor internaționale de siguranță.
- (114) Conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, Comisia consideră că, în acest stadiu, în ceea ce privește transportatorii aerieni din Zambia, nu există motive pentru modificarea listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.
- (115) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru siguranța aeriană.
- (116) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

Regulamentul (CE) nr. 474/2006 se modifică după cum urmează:

1. Anexa A se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa I la prezentul regulament.
2. Anexa B se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa II la prezentul regulament.

#### *Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

<sup>(1)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/963 al Comisiei din 16 iunie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 în ceea ce privește lista transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii (JO L 160, 17.6.2016, p. 50), considerentele 108-121 referitoare la Zambia.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 noiembrie 2018.

*Pentru Comisie,  
Pentru Președinte,  
Violeta BULC  
Membru al Comisiei*

---

## ANEXA I

Anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA A

**LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UNIUNII, CU EXCEPȚII <sup>(1)</sup>**

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian ( <i>Air Operator Certificate</i> – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Republica Islamică Iran
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabwe
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv</b>			<b>Republica Islamică Afganistan</b>
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Republica Islamică Afganistan
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția TAAG Angola Airlines, care figurează în anexa B, inclusiv</b>			<b>Republica Angola</b>
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Republica Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Republica Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Necunoscut	Republica Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Necunoscut	Republica Angola
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	Necunoscut	Republica Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Republica Angola

<sup>(1)</sup> Transportatorii aerieni enumerați în anexa A ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță relevante.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv</b>			<b>Republica Congo</b>
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republica Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Necunoscut	Republica Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republica Congo
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (R. D. Congo), inclusiv</b>			<b>Republica Democratică Congo (R.D. Congo)</b>
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/TVC/2015	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/TVC/071/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
SERVE AIR	004/CAB/MIN/TVC/2015	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (R.D. Congo)
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv</b>			<b>Djibouti</b>
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv</b>			<b>Guineea Ecuatorială</b>
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guineea Ecuatorială
Cronos AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv</b>			<b>Eritreea</b>
ERITREAN AIRLINES	Nr. AOC 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	Nr. AOC 005	NAS	Eritreea
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția Afrijet și SN2AG, care figurează în anexa B, inclusiv</b>			<b>Republica Gaboneză</b>
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republica Gaboneză

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republica Gaboneză
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gaboneză
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republica Gaboneză
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/DSA	Necunoscut	Republica Gaboneză
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv</b>			<b>Republica Kârgâzstan</b>
AIR BISHKEK ( <i>fosta EASTOK AVIA</i> )	15	EAA	Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republica Kârgâzstan
HELI SKY	47	HAC	Republica Kârgâzstan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republica Kârgâzstan
S GROUP INTERNATIONAL ( <i>fosta S GROUP AVIATION</i> )	45	IND	Republica Kârgâzstan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republica Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republica Kârgâzstan
TEZ JET	46	TEZ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia</b>			<b>Liberia</b>
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Libia, inclusiv</b>			<b>Libia</b>
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia



Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (Air Operator Certificate – AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Nepal, inclusiv</b>			<b>Republica Nepal</b>
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Necunoscut	Republica Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Necunoscut	Republica Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Republica Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Necunoscut	Republica Nepal
GOMA AIR	064/2010	Necunoscut	Republica Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Republica Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Republica Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Necunoscut	Republica Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Republica Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Necunoscut	Republica Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Republica Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Necunoscut	Republica Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Republica Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Necunoscut	Republica Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Republica Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Republica Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Republica Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Republica Nepal
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din São Tomé și Príncipe, inclusiv</b>			<b>São Tomé și Príncipe</b>
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé și Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Príncipe

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian ( <i>Air Operator Certificate – AOC</i> ) sau numărul licenței de operare	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv</b>			<b>Sierra Leone</b>
AIR RUM, LTD	Necunoscut	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Necunoscut	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Necunoscut	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Necunoscut	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Necunoscut	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Sierra Leone
<b>Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv</b>			<b>Republica Sudan</b>
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Republica Sudan
BADR AIRLINES	35	BDR	Republica Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republica Sudan
ELDINDER AVIATION	8	DND	Republica Sudan
GREEN FLAG AVIATION	17	Necunoscut	Republica Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republica Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republica Sudan
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Republica Sudan
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Republica Sudan
SUN AIR	51	SNR	Republica Sudan
TARCO AIR	56	TRQ	Republica Sudan”

## ANEXA II

Anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA B

**LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII OPERAȚIONALE PE TERITORIUL UNIUNII <sup>(1)</sup>**

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul de trei litere atribuit de OACI	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă sunt disponibile, numerele de serie ale aeronavelor restricționate	Statul de înmatriculare
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, cu excepția aeronavelor de tip Boeing B737-700, a aeronavelor de tip Boeing B777-200, a aeronavelor de tip Boeing B777-300 și a aeronavelor de tip Boeing B777-300ER.	Toată flota, cu excepția aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B737-700, astfel cum se menționează în AOC; aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B777-200, astfel cum se menționează în AOC; aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B777-300, astfel cum se menționează în AOC, și a aeronavelor din cadrul flotei de tip Boeing B777-300ER, astfel cum se menționează în AOC.	Republica Angola
AIR SERVICE COMORES	06-819/ TA-15/ DGACM	KMD	Comore	Toată flota, cu excepția LET 410 UVP.	Toată flota, cu excepția D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET BUSINESS SERVICE <sup>(1)</sup>	002/MTAC/ ANAC-G/ DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția a 2 aeronave de tip Falcon 50 și a 2 aeronave de tip Falcon 900.	Toată flota, cu excepția: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republica Gaboneză
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ ANAC-G/ DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția unei aeronave de tip Challenger CL-601 și a unei aeronave de tip HS-125-800.	Toată flota, cu excepția: TR-AAG, ZS-AFG.	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
IRAN AIR	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toate aeronavele de tip Fokker F100 și de tip Boeing B747	Aeronavele de tip Fokker F100, astfel cum se menționează în AOC; aeronavele de tip Boeing B747, astfel cum se menționează în AOC	Republica Islamică Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, cu excepția a 2 aeronave de tip TU- 204.	Toată flota, cu excepția: P-632, P-633.	Republica Populară Democrată Coreeană

<sup>(1)</sup> Afrijet este autorizat să utilizeze numai aeronavele specifice menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.”

<sup>(1)</sup> Transportatorii aerieni enumerați în anexa B ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță relevante.